DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W GDAŃSKU

Gdańsk, 20 maja 1967 Nr 8 Poz. 46—48

TREŚĆ:

Poz.:

46

ZARZĄDZENIE Nr 64

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku
z dnia 2 maja 1967 r.

w sprawie koncentracji ciężarowego transportu samochodowego niektórych jednostek organizacyjnych oraz opracowania programu rozwoju tego transportu w województwie gdańskim.

Na podstawie art. 55 ust. 3 i ust. 4 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (jednolity tekst w Dz. U. z 1963 r. Nr 29, poz. 172) i § 1 ust. 2 uchwały Nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 71, poz. 334), w wykonaniu postanowień uchwały Nr 359 Rady Ministrów z dnia 13 września 1961 r. w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 77, poz. 324) oraz zgodnie z wytycznymi zawartymi w uchwale Nr 225 Rady Ministrów z dnia 19 lipca 1964 r. w sprawie organizacyjno-technicznej rekonstrukcji branż i gałęzi gospodarki uspołecznionej oraz regionów (Monitor Polski Nr 55, poz. 261) Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — w porozumieniu z Ministrem Komunikacji — zarządza, co następuje:

Rozdział 1.

Zasady koncentracji ciężarowego transportu samochodowego przedsiębiorstw i instytucji nietransportowych.

§ 1.

Likwidację rozproszenia i koncentrację ciężarowego transportu samochodowego — przewidzianą uchwałą Nr 287 Rady Ministrów z dnia 16 września 1964 r. w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 71, poz. 334), zwaną dalej „uchwałą Nr 287" — oraz ograniczanie gospodarczego transportu samochodowego wydziałów prezydiów rad narodowych, nietransportowych przedsiębiorstw, ich zjednoczeń, zarządów i instytucji podległych prezydiom rad narodowych lub przez nie nadzorowanych, należy w województwie gdańskim przeprowadzić sukcesywnie w terminie do dnia 31 grudnia 1969 r. według zasad określonych niniejszym zarządzeniem.

§ 2.

1. Zadania określone w § 1 należy wykonać — drogą lokalnej koncentracji ciężarowego taboru samochodowego średniej i dużej ładowności — organizując:
   1) gospodarstwa samochodowe lub zakłady transportu samochodowego skupiające cały tabor samochodowy jednego przedsiębiorstwa, prezydium rady narodowej lub instytucji objętych budżetem danej rady — albo
   2) zakłady transportu samochodowego skupiające cały tabor samochodowy kilku jednostek podległych wspólnej jednostce nadrzędnej (zjednoczeniu, zarządowi lub wydziałowi prezydium rady narodowej) — albo
   3) zakłady transportu samochodowego skupiające cały tabor samochodowy kilku jednostek podległych różnym jednostkom nadrzędnym.

2. Przeprowadzając koncentrację taboru określoną w ust. 1, należy kierować się przepisami zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1965 r. w sprawie prowadzenia gospodarstwa samochodowego i zakładu transportu samochodowego oraz technologicznego i specjalizowanego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 39, poz. 220).

Rozdział 2.

Tryb i sposób przeprowadzania koncentracji ciężarowego transportu samochodowego.

§ 3.

1. Jednostki organizacyjne określone w § 1, opracują i złożą w Wydziale Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w terminie do dnia 30 maja 1967 r. wnioski w sprawie likwidacji rozproszenia ciężarowego transportu samochodowego tych jednostek — według zasad określonych w § 2 — wskazujące:
   1) gospodarstwa samochodowe, których tabor może być skoncentrowany w gospodarstwie typowym (liczącym co najmniej 25 pojazdów) lub w zakładzie transportu samochodowego (który należy we wniosku określić);
   2) gospodarstwa samochodowe transportu technologicznego lub specjalizowanego, które bez względu na liczbę ciężarowych pojazdów samochodowych powinny być prowadzone nadal;
   3) drobne gospodarstwa samochodowe transportu administracyjno-gospodarczego, grupujące samochody dostawcze (o ładowności do 1,5 t), które mogą być nadal prowadzone;
   4) drobne gospodarstwa samochodowe, które powinny ulec likwidacji, oraz szczególne przypadki konieczności pozostawienia niektórym z nich samochodów ciężarowych średniej ładowności.

2. Ponadto wnioski, o których mowa w ust. 1, powinny określać:
   1) jednostkę organizacyjną posiadającą gospodarstwo samochodowe, której dotyczy wniosek, jej siedzibę i adres tego gospodarstwa;
   2) rodzaj transportu samochodowego prowadzonego przez daną jednostkę organizacyjną, określony zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7, poz. 40);
   3) rodzaj i wielkość taboru samochodowego zgrupowanego w gospodarstwie samochodowym danej jednostki organizacyjnej;
   4) obiekty i urządzenia obsługowo-naprawcze zaplecza technicznego danej jednostki organizacyjnej, określo-

ne stosownie do przepisów zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 59, poz. 305).

3. Wnioski określone w ust. 1 i 2 powinny zawierać odpowiednie uzasadnienie.

4. We wnioskach (ust. 1—3) dotyczących likwidacji gospodarstw samochodowych należy określić — w porozumieniu z kierownictwem najbliższego przedsiębiorstwa transportu publicznego lub branżowego (albo oddziału bądź zakładu takiego przedsiębiorstwa) — czy będzie ono mogło przejąć tabor danego gospodarstwa i podjąć się obsługi przewozowej wykonywanej dotychczas przez to gospodarstwo.

§ 4.

1. Wydział Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej przeanalizuje wnioski, o których mowa w § 3 — wspólnie z Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku pełniącym funkcję terenowego zjednoczenia wiodącego w zakresie transportu samochodowego — i przedstawi Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej plan koncentracji ciężarowego transportu samochodowego określonego w § 1 — w terminie do dnia 31 maja 1967 r.

2. Plan koncentracji transportu, o którym mowa w ust. 1, powinien określać:

1) gospodarstwa samochodowe, które mają stać się ośrodkami koncentracji taboru gospodarstw znajdujących się w tej samej miejscowości lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie oraz formy organizacyjne tych ośrodków i jednostki organizacyjne, które mają je utworzyć;

2) jednostki organizacyjne, które mają zlikwidować własne gospodarstwa samochodowe i przekazać tabor samochodowy oraz posiadane obiekty i urządzenia obsługowo-naprawcze zaplecza technicznego, jednostkom określonym w pkt 1;

3) jednostki organizacyjne, które mają prowadzić samodzielne gospodarstwa samochodowe transportu technologicznego lub specjalizowanego oraz rodzaje i zakres przewozów, jakie mogą one wykonywać;

4) jednostki organizacyjne, które mogą prowadzić gospodarstwo transportu administracyjno-gospodarczego — grupujące samochody dostawcze — oraz szczególne przypadki konieczności pozostawienia im samochodów ciężarowych średniej ładowności;

5) którym przedsiębiorstwom transportu publicznego lub branżowego (ich oddziałom albo innym placówkom terenowym) mają przekazać swój tabor samochodowy średniej i dużej ładowności — wraz z posiadanymi obiektami i urządzeniami obsługowo-naprawczymi zaplecza technicznego — jednostki organizacyjne, których gospodarstwa samochodowe mają ulec likwidacji, a nie skomasowaniu przewidzianemu w pkt. 1 i 2;

6) terminy realizacji planu koncentracji ciężarowego transportu samochodowego ustalone tak by całkowita jego koncentracja została ukończona do dnia 31 grudnia 1969 r.

§ 5.

1. Plan koncentracji ciężarowego transportu samochodowego (§ 4) podlega zatwierdzeniu przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej.

2. Po zatwierdzeniu przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej planu koncentracji ciężarowego transportu samochodowego, jednostki organizacyjne określone w § 1 przystąpią do wykonania go w terminach ustalonych w tym planie. Informacje o przebiegu realizacji planu koncentracji jednostki te złożą Wydziałowi Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w terminie do dnia 31 stycznia 1970 r.

3. Jeżeli w toku przeprowadzania koncentracji ciężarowego transportu samochodowego na obszarze województwa gdańskiego okaże się celowość wprowadzenia zmian do zatwierdzonego planu koncentracji tego transportu, Wydział Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — w porozumieniu z Wojewódzkim Przedsiębiorstwem Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku — przedłoży temu Prezydium odpowiednie wnioski dotyczące powyższych zmian.

4. Przepisy zawarte w ust. 1—3 niniejszego paragrafu nie zwalniają jednostek określonych w § 1 od obowiązków wynikających z § 1 ust. 7 i 9 uchwały Nr 287 oraz rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7, poz. 40).

§ 6.

1. Przekazywanie taboru samochodowego i innych środków trwałych w ramach koncentracji ciężarowego transportu samochodowego winno być dokonywane w trybie przepisów obowiązujących w tym przedmiocie, z reguły nieodpłatnie (§ 6 uchwały Nr 287) — chyba, że w danej sytuacji przepisy te nie pozwalają na nieodpłatne przekazanie.

2. Przekazanie taboru samochodowego (ust. 1) pociąga za sobą obowiązek przejęcia — przez jednostkę przejmującą tabor — i wykonywania odpowiednich zadań przewozowych na rzecz jednostki przekazującej.

3. Jeżeli utworzenie zakładu transportu samochodowego — w ramach koncentracji ciężarowego transportu samochodowego — nastąpi w okresie wykonywania rocznego planu gospodarczego, operatywny plan gospodarczy jednostki wyznaczonej do prowadzenia zakładu podlega korekcie odpowiadającej dodatkowym zadaniom przewozowym; przepis ten dotyczy również przejmujących takie zadania przedsiębiorstw transportu samochodowego podporządkowanych prezydiom rad narodowych.

4. Zadania, o których mowa w ust. 2, na lata następujące po roku ich przejęcia, jednostka przejmująca obowiązana jest uwzględniać w swoich kolejnych planach gospodarczych; przepis ten dotyczy również przedsiębiorstw określonych w końcowym zdaniu ust. 3.

§ 7.

Ciężarowy tabor samochodowy średniej i dużej ładowności może być przydzielany tylko tym jednostkom określonym w § 1, które w wyniku przeprowadzonej koncentracji ciężarowego transportu samochodowego, będą mogły prowadzić gospodarstwo samochodowe lub zakład transportu samochodowego po dniu 31 grudnia 1967 r.

§ 8.

Nadzór nad przeprowadzeniem koncentracji ciężarowego transportu samochodowego, o której mowa w niniejszym rozdziale oraz koordynację wykonania tej koncentracji powierza się Zastępcy Przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Obywatelowi mgr inż. Karolowi Śmielakowi.

Rozdział 3.

Program organizacyjnego rozwoju transportu samochodowego prowadzonego na obszarze województwa.

§ 9.

1. Prace nad koncentracją ciężarowego transportu samochodowego na obszarze województwa powinny być prowadzone zgodnie z programem organizacyjnego rozwoju tego transportu (§ 10 i § 11) zatwierdzonym przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej.

2. Do czasu zatwierdzenia programu, o którym mowa w ust. 1, nie mogą być podejmowane nowe inwestycje w zakresie modernizacji, rozbudowy i budowy obiektów zaplecza technicznego transportu samochodowego jednostek organizacyjnych określonych w § 1 — jeżeli w dniu wejścia w życie zarządzenia nie posiadają one zatwierdzonego projektu wstępnego modernizacji, rozbudowy lub budowy danego obiektu.

§ 10.

1. Projekt programu organizacyjnego rozwoju ciężarowego transportu samochodowego (§ 9) — zwanego dalej „programem" — opracuje i przedłoży Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — w terminie do dnia 31 maja 1967 r. — Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku, pełniące funkcję terenowego zjednoczenia wiodącego w zakresie transportu samochodowego na obszarze województwa.

2. Przy opracowaniu projektu programu Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej — kierując się ustaleniami § 3 uchwały Nr 287 dotyczącymi perspektywicznych form organizacyjnych transportu samochodowego i wytycznymi § 4 ust. 1 tej uchwały dotyczącymi tworzenia zaplecza technicznego tego transportu — uwzględni:

1) wytyczne organizacyjne zawarte w zarządzeniach ministrów (kierowników urzędów centralnych) oraz centralnych związków spółdzielczych, wydane w wykonaniu § 1 ust. 2 i 3 uchwały Nr 287 w odniesieniu do transportu prowadzonego na obszarze województwa,
2) zatwierdzony przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej plan koncentracji ciężarowego transportu samochodowego (§ 4) jednostek organizacyjnych podporządkowanych Prezydium.

3. Projekt programu opracowany przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej (ust. 1 i 2) powinien być:

1) uzgodniony:
   a) z Wydziałem Komunikacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — pod względem zgodności z rozporządzeniem Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 1 lutego 1965 r. w sprawie krajowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 7, poz. 40),
   b) z Wojewódzką Komisją Planowania Gospodarczego oraz z Wydziałem Budownictwa, Urbanistyki i Architektury Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego — oraz
2) zaopiniowany przez organ wykonawczy porozumienia terenowo-branżowego zaplecza technicznego motoryzacji — w zakresie rozwoju zaplecza technicznego transportu samochodowego.

§ 11.

1. Projekt programu powinien zawierać:

1) zwięzłe przedstawienie aktualnego stanu organizacyjnego i funkcjonowania ciężarowego transportu samochodowego na obszarze województwa — w oparciu o materiały z przeprowadzonych badań lub sporządzonej monografii branży;
2) proponowane zmiany organizacyjne w ciężarowym transporcie samochodowym, a mianowicie:
   a) określenie ośrodków koncentracji ciężarowego taboru samochodowego w przedsiębiorstwach transportowych ich oddziałach i placówkach terenowych oraz w zakładach transportu samochodowego i w gospodarstwach samochodowych liczących co najmniej 40 pojazdów samochodowych — ze wskazaniem jednostek organizacyjnych, które mają je posiadać;
   b) wykaz gospodarstw samochodowych transportu technologicznego i specjalizowanego oraz jednostek organizacyjnych, które mają je prowadzić;
   c) wykaz jednostek organizacyjnych zobowiązanych do przekazania ciężarowego taboru samochodowego — wraz z posiadanym zapleczem technicznym — jednostkom określonym pod literą a;
   d) wykaz jednostek organizacyjnych zobowiązanych do przekazania taboru — bez zaplecza technicznego — ze wskazaniem jednostek przejmujących ten tabor;
   e) wnioski w sprawie zmian organizacyjnych zwłaszcza w zakresie podporządkowania zakładów transportu samochodowego i gospodarstw samochodowych;
3) proponowany podział zadań przewozowych — według stanu na koniec 1970 r. i 1980 r. — pomiędzy jednostki organizacyjne, które mają prowadzić zajezdnie samochodowe w nowym układzie organizacyjnym transportu samochodowego;
4) proponowaną sieć tych zajezdni — według stanu na koniec 1970 r. i 1980 r. — z uwzględnieniem stanu istniejącego w tym zakresie, eliminacji, modernizacji, rozbudowy i budowy obiektów zaplecza technicznego transportu samochodowego;
5) uzasadnienie przyjętych koncepcji.

2. Przy opracowywaniu projektu programu należy kierować się wytycznymi Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej.

3. Projektem programu nie należy obejmować koncentracji transportu samochodowego państwowych gospodarstw rolnych, państwowych ośrodków maszynowych, spółdzielni produkcyjnych i kółek rolniczych.

§ 12.

Wszystkie jednostki organizacyjne działające na obszarze województwa powinny udzielać Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku (jego oddziałom) informacji niezbędnych dla opracowania projektu programu określonego w § 11.

§ 13.

Zobowiązuje się Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej do:

1) zapewnienia, by nadzorowane przez ten Wydział organy stopnia powiatowego przy wydawaniu decyzji w przedmiocie lokalizacji szczegółowej i uzgadnianiu z nimi dokumentacji technicznej planowanych obiektów zaplecza technicznego transportu samochodowego, uwzględniały odpowiednie przepisy zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1965 r. w sprawie szczegółowych zasad tworzenia i form zaplecza technicznego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 59, poz. 305) oraz zasięgały opinii Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku — pełniącego funkcję zjednoczenia wiodącego w tym transporcie;
2) uwzględniania przepisów i zasięgania opinii określonych w punkcie 1 — przy wydawaniu decyzji dotyczących lokalizacji i uzgadnianiu dokumentacji technicznej obiektów, o których mowa w poprzedzającym punkcie — w przypadkach gdy wymieniony Wydział załatwia te sprawy w ramach swej właściwości.

§ 14.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku i równocześnie traci moc zarządzenie Nr 60 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 12 grudnia 1966 r. w sprawie koncentracji ciężarowego transportu samochodowego niektórych jednostek organizacyjnych na obszarze województwa gdańskiego oraz opracowania programu rozwoju tego transportu.

Przewodniczący
Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej
P. Stolarek

47

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 1/XV/67

Miejskiej Rady Narodowej w Elblągu
z dnia 4 kwietnia 1967 r.

w sprawie unormowania godzin rozpoczynania pracy w zakładach pracy położonych na obszarze miasta Elbląga w zasięgu komunikacji miejskiej.

W celu poprawy warunków przewozowych w okresie największego nasilenia ruchu pasażerskiego w środkach miejskiej komunikacji masowej w obrębie miasta Elbląga, Miejska Rada Narodowa na podstawie art. 7 i art. 9 ust. 1 w związku z art. 12 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 oraz art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 lutego 1964 r. o wydawaniu przepisów prawnych przez rady narodowe (Dz. U. Nr 8, poz. 47) zarządza, co następuje:

§ 1.

1. Nakłada się na zakłady pracy położone na obszarze miasta Elbląga, które ze względu na ilość pracowników i usytuowanie wpływają w istotny sposób na warunki przewozowe w godzinach największego nasilenia, ruchu pasażerskiego w środkach komunikacji miejskiej — zwane dalej „zakładami pracy" — obowiązek dostosowania godzin roz-

poczynania pracy do możliwości przewozowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Elblągu.
2. O zaliczeniu zakładu pracy do kategorii zakładów, o których mowa w ust. 1, decyduje Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Elblągu.

§ 2.

1. W celu wykonania obowiązku, o którym mowa w § 1 ust. 1, kierownicy (dyrektorzy) zakładów pracy obowiązani są uzgodnić godziny rozpoczynania pracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Elblągu.
2. Sprawy sporne związane z uzgodnieniem, o którym mowa w ust. 1, rozstrzyga Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Elblągu, po wysłuchaniu opinii jednostki nadrzędnej nad zainteresowanym zakładem pracy.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze nie dotyczy urzędów, instytucji i innych zakładów pracy dla których czas rozpoczynania pracy normują zarządzenia organów centralnych.

§ 4.

Kierownicy (dyrektorzy) zakładów pracy nie stosujący się do postanowień niniejszego zarządzenia podlegają karze grzywny do 1.000 zł, wymierzanej w trybie karno-administracyjnym.

§ 5.

Zarządzenie wchodzi w życie z upływem 14 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku.

Przewodniczący obrad
M. Schreyer

Przewodniczący Prezydium
Miejskiej Rady Narodowej
A. Dębiński

48

UCHWAŁA Nr 57/514/67

Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Kwidzynie
z dnia 1 lutego 1967 r.

w sprawie ustalenia dla stowarzyszeń sportowych i turystycznych obniżonych stawek czynszu za dzierżawę terenów państwowych w mieście Kwidzynie przeznaczonych na urządzenia sportowe i turystyczno-wypoczynkowe.

Na podstawie § 1 zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 15 stycznia 1966 r. w sprawie obniżenia stawek czynszu za dzierżawę terenów państwowych przeznaczonych na urządzenia sportowe i turystyczno-wypoczynkowe (Monitor Polski Nr 3, poz. 23) Prezydium Powiatowej Rady Narodowej postanawia, co następuje:

§ 1.

Ustala się dla stowarzyszeń sportowych i turystycznych obniżone stawki czynszu za dzierżawę terenów państwowych położonych w granicach miasta Kwidzyna, przeznaczonych na urządzenia sportowe i turystyczno-wypoczynkowe — jak następuje:
1) za dzierżawę terenów na cele urządzeń sportowych — 0,10 zł za 1 m^2 powierzchni w stosunku rocznym,
2) za dzierżawę terenów na cele urządzeń turystyczno-wypoczynkowych — 0,10 zł za 1 m^2 powierzchni w stosunku rocznym.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z upływem 14 dni od daty ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku.

Za Prezydium Rady Narodowej

Sekretarz Prezydium
B. Zarzycki

Przewodniczący Prezydium
Z. Kopczyński

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku — Gdańsk, ul. Okopowa 21/27, I piętro, pokoje: Nr 133 H (Redakcja — tel. 31-68-21 wewn. 384) i Nr 131 (Administracja — tel. 31-68-21 wewn. 268).
Redakcja i Administracja czynna jest od godziny 8.30 do 15,30.
Prenumerata: roczna (ze skorowidzem) 18 zł, półroczna — 10 zł. Cena pojedyńczego egzemplarza do 4 stron druku — 0,90 zł, przy większej ilości stron — 0,30 zł więcej od każdej drukowanej strony. Wpłaty na prenumeratę należy uiścić z góry na konto 304-94/2/62 Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku — w Narodowym Banku Polskim — III Oddział Miejski w Gdańsku.
Ceny ogłoszeń o zagubionych dokumentach: ryczałt zł 10,50 od jednego dokumentu i 1,50 od każdego dalszego dokumentu.
Cena niniejszego numeru wynosi: 1 egz. — 0,90 zł.
Gdańskie Zakłady Graficzne, zam. 583 — Z-1.